EVALUACIÓN DEL IMPACTO SANITARIO DEL ESTUDIO GROUNDING McGRATH DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MASSACHUSETTS (MassDOT)



1/7/2013

Oficina de Salud Ambiental del Departamento de Salud Pública de Massachusetts

RESUMEN EJECUTIVO

Información general

En 2009, Massachusetts promulgó una ley de reforma en el transporte que modificó significativamente la agencia de transporte del estado, para optimizar las operaciones, brindar servicios y reducir los costos. Una característica clave de la ley relacionada con la salud pública fue el establecimiento del servicio de Vehículo compacto para transporte saludable (Healthy Transportation Compact, HTC) destinado a adoptar las mejores prácticas para lograr resultados de salud positivos mediante la coordinación de la política de salud pública, el uso de la tierra y el transporte. El servicio de HTC es copresidido por el Secretario de la Oficina Ejecutiva de Salud y Servicios Humanos (Executive Office of Health and Human Services, EOHHS) y el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT). Hay otros cuatro miembros, entre ellos, el Comisionado de Salud Pública.

La Sección 33 de la ley de reforma en el transporte exige que el servicio de HTC se dedique a:

- (v) establecer métodos para implementar el uso de evaluaciones de efectos en la salud (health impact assessments, HIA) a fin de determinar el efecto que causan los proyectos de transporte en la salud pública y las poblaciones vulnerables; y
- (x) iniciar una evaluación de impacto en la salud para ser utilizada por los planificadores, los administradores de transporte, y los desarrolladores y administradores de salud pública.

El objetivo de las HIA es mejorar la calidad de las decisiones relacionadas con las políticas al evaluar los posibles impactos negativos y positivos en la salud a través de los programas, las políticas y los proyectos propuesto, y hacer recomendaciones para mejorar los impactos positivos en la salud y mitigar los impactos negativos. La Oficina de Salud Ambiental del Departamento de Salud Pública de Massachusetts (Massachusetts Department of Public Health Bureau of Environmental Health, MDPH/BEH) solicitó y recibió fondos del Proyecto de impacto en la salud, una colaboración de la Fundación Robert Wood Johnson y The Pew Charitable Trusts, para ayudar al MDPH y al HTC en la implementación de las directivas de la HIA al llevar a cabo una HIA piloto de un estudio de planificación de transporte.

El MassDOT trabajó estrechamente con MDPH/BEH para seleccionar el estudio Grounding McGrath para la (HIA) piloto. El estudio Grounding McGrath de MassDOT (estudio GM de MassDOT) fue un estudio de planificación para determinar el futuro del corredor de la Ruta 28 en Somerville y Cambridge. Aunque en la autopista McGrath circula un elevado volumen de tráfico local y regional, esta autopista se ha deteriorado físicamente desde su construcción en la década de 1950 y necesita reparaciones importantes. *Además*, la estructura de la autopista genera una importante barrera entre los vecindarios de Somerville y las áreas de Inner Belt y Brickbottom en el lado este y

en el resto de Somerville, en el lado oeste. MassDOT inició el estudio Grounding McGrath debido a la inversión necesaria para restaurar las partes elevadas de la autopista McGrath (es decir, el Paso elevado McCarthy), los costos de mantenimiento a largo plazo de la estructura, los cambios en el área de diversos proyectos de tránsito y desarrollo (por ejemplo, el proyecto de extensión de la Línea Verde; el proyecto de desarrollo de Inner Belt y Brickbottom), y el eterno deseo de la comunidad de transformar el corredor.

La HIA piloto, que se llevó a cabo conjuntamente con MassDOT y sus contratistas, se estructuró para ser realizada de manera conjunta con el estudio activo de MassDOT para proporcionar datos de salud complementarios, a fin de brindar más datos al estudio Grounding McGrath. El alcance geográfico del área del estudio para la HIA de GM se determinó al extender el área de estudio definida en el estudio GM de MassDOT hasta las fronteras de las áreas con código postal adyacentes a la autopista McGrath. Las áreas con código postal representan una zona geográfica tan pequeña que se encuentran disponibles algunos datos de salud (en este caso, datos de hospitalización).

Una característica importante del protocolo existente de MassDOT que se presta exclusivamente al proceso de participación de las partes interesadas en la HIA es el establecimiento del Grupo de trabajo de Grounding McGrath al comienzo del estudio de planificación de transporte. Como parte del proceso de participación de las partes interesadas, en octubre de 2011 se llevó a cabo una capacitación sobre la HIA en la que participaron el personal de las oficinas de MDPH, que trabaja activamente en la HIA, el MassDOT, la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, otros organismos estatales y los representantes de la ciudad de Somerville, con un enfoque en la revisión y el alcance de la HIA piloto. También participaron los miembros del personal de la Oficina de Salud Ambiental de MDPH, quienes compartieron actualizaciones y recibieron comentarios sobre la HIA en las reuniones del Grupo de trabajo de Grounding McGrath y las dos reuniones con la comunidad. Durante las actividades de participación también se llevaron a cabo reuniones con las autoridades de Somerville, para identificar los datos de salud e infraestructura pertinentes al área de estudio y publicar todas las presentaciones y los documentos relacionados con la HIA en el sitio web del estudio Grounding McGrath de MassDOT. El personal de la Oficina de Salud Ambiental de MDPH también se reunió regularmente con los expertos en el Proyecto de impacto en la salud y los socios de impacto en los seres humanos, quienes ofrecieron orientación durante todo el proceso de la HIA. Además, el trabajo conjunto con MassDOT y otras partes interesadas para dirigir esta HIA ofreció un marco general para el desarrollo de métodos de uso de las HIA en la planificación de transporte.

El protocolo de MassDOT para llevar a cabo un estudio de planificación de transporte requiere el desarrollo de alternativas que incluyan el plan 2035 No-Build (Sin nuevas vías), y diseños alternativos que se promuevan a través del proceso de participación pública. Para ofrecer una evaluación integral de implicancias a largo plazo de las alternativas de diseño, la HIA de GM también evaluó las condiciones existentes en 2010. Todas las alternativas (bulevar, carretera de acceso con giro en U/rotativo para vehículos híbridos y bulevar con conexión a Inner Belt) consideraron la opción de

eliminar las partes elevadas de la estructura existente de la autopista en 2035. Las características principales al analizar los impactos/beneficios de los diseños alternativos incluyeron la realización de un modelo de dispersión de aire para evaluar los cambios en la posible exposición a las concentraciones de contaminación del aire relacionadas con los vehículos en el área del estudio, la realización de un análisis de control del ruido relacionado con los vehículos y la evaluación de la influencia de las conexiones multimodales, una calzada para ciclistas propuesta y el espacio verde para promover una mayor actividad física.

Las influencias principales en la salud que se analizaron en la HIA de GM se categorizaron de la siguiente manera: calidad del aire, ruido, movilidad y conectividad, seguridad pública y desarrollo económico/uso de la tierra. Los residentes de Somerville, los representantes legislativos del área y los organismos gubernamentales estatales y locales han presentado inquietudes sobre estos factores determinantes para la salud. Los datos de salud iniciales que se tuvieron en cuenta en la HIA incluyeron datos de hospitalización, datos sobre el cáncer y datos sobre el asma infantil del Portal de seguimiento de salud pública ambiental de MDPH/BEH, y datos de salud en las escuelas sobre obesidad, sobrepeso y depresión en los niños que viven en Somerville. La comunidad que rodea el área de la autopista McGrath está designada como una comunidad de justicia ambiental, de acuerdo con los criterios establecidos por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales de Massachusetts (Executive Office of Energy and Environmental Affairs, EOEEA). Por consiguiente, los factores socioeconómicos, por ejemplo, los ingresos, los costos/disponibilidad de viviendas y el acceso a bienes y servicios, fueron factores importantes que debieron tenerse en cuenta en la evaluación de salud inicial del estudio de planificación de transporte.

Hallazgos y recomendaciones

- El área del estudio es una de las comunidades más densamente pobladas de Massachusetts. En comparación con el estado en general, hay una tasa más elevada del 12 % de residentes de Somerville que nacieron en el extranjero o hablan un idioma diferente al inglés en el hogar. El hecho de que actualmente muchos más niños sufren de obesidad, en comparación con el promedio de todo el estado, indica que las alternativas que promueven conductas saludables son primordiales.

- En función de los datos revisados por la HIA de GM y los impactos en la salud acumulados por diversos factores en el área del estudio, las dos alternativas óptimas son la alternativa del bulevar y la alternativa del bulevar con conexión a Inner Belt porque ofrecen las mejores oportunidades para la movilidad y el acceso.

- En el futuro, debería realizarse una evaluación de los beneficios y los impactos en la salud de las alternativas propuestas del estudio, una vez que estén

disponibles la información más sólida específica del proyecto y los datos de transporte.

- Realizar una HIA conjuntamente con la primera fase del estudio de planificación de transporte puede brindar información preliminar adecuada sobre los impactos en la salud en una etapa temprana del desarrollo del proyecto. No obstante, en una etapa posterior del proyecto será posible realizar una evaluación más detallada y precisa de los beneficios y los impactos en la salud de las alternativas propuestas, una vez que estén disponibles la información más sólida específica del proyecto y los datos de transporte.

- Las alternativas suponen desviaciones importantes de la autopista McGrath que afectarán las calzadas fuera del corredor. Como resultado, es necesario un cambio significativo en la modalidad para reducir los volúmenes sin añadir capacidad. Por consiguiente, es necesario realizar un análisis adicional para entender y caracterizar mejor los retrasos en la calzada sin elevación debido a la congestión y el posible desvío del tráfico de la calzada sin elevación hacia los vecindarios circundantes.

- Los recursos de datos de salud existentes, como el Portal de seguimiento de salud pública ambiental de MDPH, ofrecen información disponible para el público sobre diversos resultados de salud y datos ambientales que pueden incorporarse de inmediato a las futuras evaluaciones de las enfermedades existentes y los posibles impactos en la salud relacionados con los proyectos de transporte.

- Se generaron las siguientes recomendaciones específicas del estudio basadas en la evaluación de los impactos y beneficios de salud pública asociados con el piloto HIA GM

Calidad del aire

- Todas las alternativas futuras del estudio, incluido el plan 2035 No-Build, generarán una importante reducción de la contaminación del aire relacionada con el tráfico, que se atribuye ampliamente a los avances en la tecnología y los estándares de emisiones de los vehículos. El apoyo continuo para la implementación de las iniciativas del Departamento de Transporte de Massachusetts para reducir las emisiones relacionadas con los vehículos motorizados, incluyendo el programa de Vehículos de bajas emisiones (Low Emissions Vehicle, LEV), la modernización en el control de las emisiones en autobuses diésel y equipos de construcción, y los programas de inspección vehicular pueden mejorar aún más la calidad del aire local y regional.

- Se prevé que la eliminación de las partes elevadas de la autopista generará un aumento en la exposición al nivel del suelo a las emisiones contaminantes del aire relacionadas con el tráfico (p. ej., los contaminantes criterio, los contaminantes del aire peligrosos, las partículas ultrafinas). Por consiguiente,

debe analizarse, si es posible, la implementación de medidas de mitigación (p. ej., ubicar las aceras y las calzadas para ciclistas alejadas de la carretera, instalar barreras, plantar árboles) basadas en una evaluación más integral de los impactos de la contaminación del aire, para reducir la exposición a los contaminantes del aire relacionados con el tráfico.

- Si se encuentra disponible, la información sobre la densidad del tráfico puede ofrecer un sustituto razonable para la exposición a las emisiones contaminantes relacionadas con el tráfico, y debería considerarse como una herramienta de evaluación viable en las primeras fases del proceso de planificación de transporte y una posible alternativa para las iniciativas más intensivas en recursos de creación de un modelo para la calidad del aire.

- Se espera que el personal de planificación de transporte central (Central Transportation Planning Staff, CTPS) actualice los datos de la encuesta sobre transporte y el modelo utilizado para calcular las emisiones en el modelo de demanda de transporte. Como resultado, debe considerarse un análisis de sensibilidad para determinar si ocurrirán cambios importantes en la producción del modelo al actualizar el modelo de demanda de transporte.

Ruido

- Un análisis evaluativo de los impactos del ruido en un área con los mayores volúmenes de tráfico previstos indicó que, con una estructura de autopista sin partes elevadas, deberían esperarse mayores impactos del ruido. Se recomienda realizar un análisis más integral de los impactos del ruido en los receptores vulnerables a causa de la eliminación de las partes elevadas de la autopista dentro del área de amortiguación, para identificar las áreas donde puede garantizarse la mitigación de los ruidos.

Movilidad y conectividad

- Si bien los diseños detallados de las cuatro alternativas futuras no se han desarrollado en esta etapa del estudio GM de MassDOT, se prevé que todas las redes futuras para ciclistas y peatones se ajustarán a las Pautas completas sobre carreteras al incorporar elementos de diseño de alta calidad que fomentan el transporte activo. Las iniciativas para apoyar y mantener las mejoras en la red para peatones y ciclistas, entre ellas, ofrecer accesibilidad a los residentes discapacitados, son fundamentales. Además, es esencial el apoyo para un enfoque multifacético para aumentar las opciones de transporte activo dentro de los vecindarios, incluida la consideración de las preferencias culturales y la diversidad demográfica en Somerville, así como el estado socioeconómico de los residentes.

- Las mejoras significativas en movilidad y conectividad relacionadas con los diseños alternativos demuestran la necesidad del apoyo continuo de los

esfuerzos locales para reducir la obesidad infantil en Somerville. Desde el año 2002, la ciudad de Somerville, y los socios académicos de la Universidad Tufts, han implementado iniciativas para promover la alimentación saludable, la actividad física y el peso saludable que en conjunto se denominan Shape-Up Somerville (SUS) en asociación con la comunidad.

Seguridad pública

- Las recomendaciones del Departamento de Salud Pública (Department of Public Health, DPH) en lo que respecta al Plan de seguridad en carreteras para reducir las lesiones y las muertes deben incorporarse en los diseños alternativos.

- Los esfuerzos para apoyar las velocidades reducidas del transporte y los volúmenes, tanto en la autopista sin partes elevadas como en los vecindarioscercanos, reducirán las lesiones y las muertes.

- El desarrollo y la promoción de planes que incluyan el cumplimiento de las leyes locales para garantizar la seguridad en las aceras, la calzada para ciclistas y el espacio verde aumentará las probabilidades de elegir opciones de transporte activo.

Desarrollo económico y uso de la tierra

- El estudio GM de MassDOT y esta HIA suponen que el desarrollo futuro del área que rodea la autopista McGrath, junto con la operación de la extensión de la Línea verde, aumentará ampliamente la disponibilidad y la accesibilidad de los productos y los servicios en el área. Es probable que esto, a su vez, aumente las oportunidades de empleo presuntamente para los residentes locales, según lo previsto en el estudio GM de MassDOT. Además, aumentará el acceso al espacio verde. Todas estas mejoras derivarán en una mejor salud mental y física, y en la cohesión social, debido a un mayor sentido de conexión con el vecindario y sus bienes y servicios. Si bien es probable que estas iniciativas aporten un beneficio importante para este vecindario, el potencial de desplazamiento es elevado. Por este motivo, los planes futuros deberían considerar la importante participación comunitaria en los planes de vivienda futuros, de los cuales los residentes actuales podrían beneficiarse mayormente.

RESUMEN EJECUTIVO

Información general

En 2009, Massachusetts promulgó una ley de reforma en el transporte que modificó significativamente la agencia de transporte del estado, para optimizar las operaciones, brindar servicios y reducir los costos. Una característica clave de la ley relacionada con la salud pública fue el establecimiento del servicio de Vehículo compacto para transporte saludable (Healthy Transportation Compact, HTC) destinado a adoptar las mejores prácticas para lograr resultados de salud positivos mediante la coordinación de la política de salud pública, el uso de la tierra y el transporte. El servicio de HTC es copresidido por el Secretario de la Oficina Ejecutiva de Salud y Servicios Humanos (Executive Office of Health and Human Services, EOHHS) y el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT). Hay otros cuatro miembros, entre ellos, el Comisionado de Salud Pública.

La Sección 33 de la ley de reforma en el transporte exige que el servicio de HTC se dedique a:

- (v) establecer métodos para implementar el uso de evaluaciones de efectos en la salud (health impact assessments, HIA) a fin de determinar el efecto que causan los proyectos de transporte en la salud pública y las poblaciones vulnerables; y
- (x) iniciar una evaluación de impacto en la salud para ser utilizada por los planificadores, los administradores de transporte, y los desarrolladores y administradores de salud pública.

El objetivo de las HIA es mejorar la calidad de las decisiones relacionadas con las políticas al evaluar los posibles impactos negativos y positivos en la salud a través de los programas, las políticas y los proyectos propuesto, y hacer recomendaciones para mejorar los impactos positivos en la salud y mitigar los impactos negativos. La Oficina de Salud Ambiental del Departamento de Salud Pública de Massachusetts (Massachusetts Department of Public Health Bureau of Environmental Health, MDPH/BEH) solicitó y recibió fondos del Proyecto de impacto en la salud, una colaboración de la Fundación Robert Wood Johnson y The Pew Charitable Trusts, para ayudar al MDPH y al HTC en la implementación de las directivas de la HIA al llevar a cabo una HIA piloto de un estudio de planificación de transporte.

El MassDOT trabajó estrechamente con MDPH/BEH para seleccionar el estudio Grounding McGrath para la (HIA) piloto. El estudio Grounding McGrath de MassDOT (estudio GM de MassDOT) fue un estudio de planificación para determinar el futuro del corredor de la Ruta 28 en Somerville y Cambridge. Aunque en la autopista McGrath circula un elevado volumen de tráfico local y regional, esta autopista se ha deteriorado físicamente desde su construcción en la década de 1950 y necesita reparaciones importantes. Además, la estructura de la autopista genera una importante barrera entre

los vecindarios de Somerville y las áreas de Inner Belt y Brickbottom en el lado este y en el resto de Somerville, en el lado oeste.   MassDOT inició el estudio Grounding McGrath debido a la inversión necesaria para restaurar las partes elevadas de la autopista McGrath (es decir, el Paso elevado McCarthy), los costos de mantenimiento a largo plazo de la estructura, los cambios en el área de diversos proyectos de tránsito y desarrollo (por ejemplo, el proyecto de extensión de la Línea Verde; el proyecto de desarrollo de Inner Belt y Brickbottom), y el eterno deseo de la comunidad de transformar el corredor.

La HIA piloto, que se llevó a cabo conjuntamente con MassDOT y sus contratistas, se estructuró para ser realizada de manera conjunta con el estudio activo de MassDOT para proporcionar datos de salud complementarios, a fin de brindar más datos al estudio Grounding McGrath. El alcance geográfico del área del estudio para la HIA de GM se determinó al extender el área de estudio definida en el estudio GM de MassDOT hasta las fronteras de las áreas con código postal adyacentes a la autopista McGrath. Las áreas con código postal representan una zona geográfica tan pequeña que se encuentran disponibles algunos datos de salud (en este caso, datos de hospitalización).

Una característica importante del protocolo existente de MassDOT que se presta exclusivamente al proceso de participación de las partes interesadas en la HIA es el establecimiento del Grupo de trabajo de Grounding McGrath al comienzo del estudio de planificación de transporte. Como parte del proceso de participación de las partes interesadas, en octubre de 2011 se llevó a cabo una capacitación sobre la HIA en la que participaron el personal de las oficinas de MDPH, que trabaja activamente en la HIA, el MassDOT, la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, otros organismos estatales y los representantes de la ciudad de Somerville, con un enfoque en la revisión y el alcance de la HIA piloto. También participaron los miembros del personal de la Oficina de Salud Ambiental de MDPH, quienes compartieron actualizaciones y recibieron comentarios sobre la HIA en las reuniones del Grupo de trabajo de Grounding McGrath y las dos reuniones con la comunidad. Durante las actividades de participación también se llevaron a cabo reuniones con las autoridades de Somerville, para identificar los datos de salud e infraestructura pertinentes al área de estudio y publicar todas las presentaciones y los documentos relacionados con la HIA en el sitio web del estudio Grounding McGrath de MassDOT. El personal de la Oficina de Salud Ambiental de MDPH también se reunió regularmente con los expertos en el Proyecto de impacto en la salud y los socios de impacto en los seres humanos, quienes ofrecieron orientación durante todo el proceso de la HIA. Además, el trabajo conjunto con MassDOT y otras partes interesadas para dirigir esta HIA ofreció un marco general para el desarrollo de métodos de uso de las HIA en la planificación de transporte.

El protocolo de MassDOT para llevar a cabo un estudio de planificación de transporte requiere el desarrollo de alternativas que incluyan el plan 2035 No-Build (Sin nuevas vías), y diseños alternativos que se promuevan a través del proceso de participación pública. Para ofrecer una evaluación integral de implicancias a largo plazo de las alternativas de diseño, la HIA de GM también evaluó las condiciones existentes en 2010. Todas las alternativas (bulevar, carretera de acceso con giro en U/rotativo para

vehículos híbridos y bulevar con conexión a Inner Belt) consideraron la opción de eliminar las partes elevadas de la estructura existente de la autopista en 2035. Las características principales al analizar los impactos/beneficios de los diseños alternativos incluyeron la realización de un modelo de dispersión de aire para evaluar los cambios en la posible exposición a las concentraciones de contaminación del aire relacionadas con los vehículos en el área del estudio, la realización de un análisis de control del ruido relacionado con los vehículos y la evaluación de la influencia de las conexiones multimodales, una calzada para ciclistas propuesta y el espacio verde para promover una mayor actividad física.

Las influencias principales en la salud que se analizaron en la HIA de GM se categorizaron de la siguiente manera: calidad del aire, ruido, movilidad y conectividad, seguridad pública y desarrollo económico/uso de la tierra. Los residentes de Somerville, los representantes legislativos del área y los organismos gubernamentales estatales y locales han presentado inquietudes sobre estos factores determinantes para la salud. Los datos de salud iniciales que se tuvieron en cuenta en la HIA incluyeron datos de hospitalización, datos sobre el cáncer y datos sobre el asma infantil del Portal de seguimiento de salud pública ambiental de MDPH/BEH, y datos de salud en las escuelas sobre obesidad, sobrepeso y depresión en los niños que viven en Somerville. La comunidad que rodea el área de la autopista McGrath está designada como una comunidad de justicia ambiental, de acuerdo con los criterios establecidos por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales de Massachusetts (Executive Office of Energy and Environmental Affairs, EOEEA). Por consiguiente, los factores socioeconómicos, por ejemplo, los ingresos, los costos/disponibilidad de viviendas y el acceso a bienes y servicios, fueron factores importantes que debieron tenerse en cuenta en la evaluación de salud inicial del estudio de planificación de transporte.

Hallazgos y recomendaciones

- El área del estudio es una de las comunidades más densamente pobladas de Massachusetts. En comparación con el estado en general, hay una tasa más elevada del 12 % de residentes de Somerville que nacieron en el extranjero o hablan un idioma diferente al inglés en el hogar. El hecho de que actualmente muchos más niños sufren de obesidad, en comparación con el promedio de todo el estado, indica que las alternativas que promueven conductas saludables son primordiales.

- En función de los datos revisados por la HIA de GM y los impactos en la salud acumulados por diversos factores en el área del estudio, las dos alternativas óptimas son la alternativa del bulevar y la alternativa del bulevar con conexión a Inner Belt porque ofrecen las mejores oportunidades para la movilidad y el acceso.

- En el futuro, debería realizarse una evaluación de los beneficios y los impactos en la salud de las alternativas propuestas del estudio, una vez que estén disponibles la información más sólida específica del proyecto y los datos de transporte.

- Realizar una HIA conjuntamente con la primera fase del estudio de planificación de transporte puede brindar información preliminar adecuada sobre los impactos en la salud en una etapa temprana del desarrollo del proyecto. No obstante, en una etapa posterior del proyecto será posible realizar una evaluación más detallada y precisa de los beneficios y los impactos en la salud de las alternativas propuestas, una vez que estén disponibles la información más sólida específica del proyecto y los datos de transporte.

- Las alternativas suponen desviaciones importantes de la autopista McGrath que afectarán las calzadas fuera del corredor. Como resultado, es necesario un cambio significativo en la modalidad para reducir los volúmenes sin añadir capacidad. Por consiguiente, es necesario realizar un análisis adicional para entender y caracterizar mejor los retrasos en la calzada sin elevación debido a la congestión y el posible desvío del tráfico de la calzada sin elevación hacia los vecindarios circundantes.

- Los recursos de datos de salud existentes, como el Portal de seguimiento de salud pública ambiental de MDPH, ofrecen información disponible para el público sobre diversos resultados de salud y datos ambientales que pueden incorporarse de inmediato a las futuras evaluaciones de las enfermedades existentes y los posibles impactos en la salud relacionados con los proyectos de transporte.

- Se generaron las siguientes recomendaciones específicas del estudio basadas en la evaluación de los impactos y beneficios de salud pública asociados con el piloto HIA GM

Calidad del aire

- Todas las alternativas futuras del estudio, incluido el plan 2035 No-Build, generarán una importante reducción de la contaminación del aire relacionada con el tráfico, que se atribuye ampliamente a los avances en la tecnología y los estándares de emisiones de los vehículos. El apoyo continuo para la implementación de las iniciativas del Departamento de Transporte de Massachusetts para reducir las emisiones relacionadas con los vehículos motorizados, incluyendo el programa de Vehículos de bajas emisiones (Low Emissions Vehicle, LEV), la modernización en el control de las emisiones en autobuses diésel y equipos de construcción, y los programas de inspección vehicular pueden mejorar aún más la calidad del aire local y regional.

- Dado que el área de estudio está clasificada como una comunidad con justicia ambiental, es de vital importancia que se desarrollen planes a largo plazo que involucren a sus habitantes actuales de manera que garanticen la asequibilidad de los productos y servicios, la estabilidad del costo de los apartamentos en renta y la creación de plazas de trabajo.

- Se prevé que la eliminación de las partes elevadas de la autopista generará un aumento en la exposición al nivel del suelo a las emisiones contaminantes del aire relacionadas con el tráfico (p. ej., los contaminantes criterio, los contaminantes del aire peligrosos, las partículas ultrafinas). Por consiguiente, debe analizarse, si es posible, la implementación de medidas de mitigación (p. ej., ubicar las aceras y las calzadas para ciclistas alejadas de la carretera, instalar barreras, plantar árboles) basadas en una evaluación más integral de los impactos de la contaminación del aire, para reducir la exposición a los contaminantes del aire relacionados con el tráfico.

- Si se encuentra disponible, la información sobre la densidad del tráfico puede ofrecer un sustituto razonable para la exposición a las emisiones contaminantes relacionadas con el tráfico, y debería considerarse como una herramienta de evaluación viable en las primeras fases del proceso de planificación de transporte y una posible alternativa para las iniciativas más intensivas en recursos de creación de un modelo para la calidad del aire.

- Se espera que el personal de planificación de transporte central (Central Transportation Planning Staff, CTPS) actualice los datos de la encuesta sobre transporte y el modelo utilizado para calcular las emisiones en el modelo de demanda de transporte. Como resultado, debe considerarse un análisis de sensibilidad para determinar si ocurrirán cambios importantes en la producción del modelo al actualizar el modelo de demanda de transporte.

Ruido

- Un análisis evaluativo de los impactos del ruido en un área con los mayores volúmenes de tráfico previstos indicó que, con una estructura de autopista sin partes elevadas, deberían esperarse mayores impactos del ruido. Se recomienda realizar un análisis más integral de los impactos del ruido en los receptores vulnerables a causa de la eliminación de las partes elevadas de la autopista dentro del área de amortiguación, para identificar las áreas donde puede garantizarse la mitigación de los ruidos.

Movilidad y conectividad

- Si bien los diseños detallados de las cuatro alternativas futuras no se han desarrollado en esta etapa del estudio GM de MassDOT, se prevé que todas las redes futuras para ciclistas y peatones se ajustarán a las Pautas completas sobre carreteras al incorporar elementos de diseño de alta calidad que fomentan

el transporte activo. Las iniciativas para apoyar y mantener las mejoras en la red para peatones y ciclistas, entre ellas, ofrecer accesibilidad a los residentes discapacitados, son fundamentales. Además, es esencial el apoyo para un enfoque multifacético para aumentar las opciones de transporte activo dentro de los vecindarios, incluida la consideración de las preferencias culturales y la diversidad demográfica en Somerville, así como el estado socioeconómico de los residentes.

- Las mejoras significativas en movilidad y conectividad relacionadas con los diseños alternativos demuestran la necesidad del apoyo continuo de los esfuerzos locales para reducir la obesidad infantil en Somerville. Desde el año 2002, la ciudad de Somerville, y los socios académicos de la Universidad Tufts, han implementado iniciativas para promover la alimentación saludable, la actividad física y el peso saludable que en conjunto se denominan Shape-Up Somerville (SUS) en asociación con la comunidad. Todos estos esfuerzos, junto con la mejora de las infraestructuras con diseños de transporte, son muy importantes ya que la tasa de obesidad infantil actual en esta área es un 10% mayor en comparación al promedio estatal, tal como se puede observar en la evaluación del impacto sobre la salud (HIA) de GM.

Seguridad pública

- Las recomendaciones del Departamento de Salud Pública (Department of Public Health, DPH) en lo que respecta al Plan de seguridad en carreteras para reducir las lesiones y las muertes deben incorporarse en los diseños alternativos.

- Los esfuerzos para apoyar las velocidades reducidas del transporte y los volúmenes, tanto en la autopista sin partes elevadas como en los vecindarioscercanos, reducirán las lesiones y las muertes.

- El desarrollo y la promoción de planes que incluyan el cumplimiento de las leyes locales para garantizar la seguridad en las aceras, la calzada para ciclistas y el espacio verde aumentará las probabilidades de elegir opciones de transporte activo.

Desarrollo económico y uso de la tierra

- El estudio GM de MassDOT y esta HIA suponen que el desarrollo futuro del área que rodea la autopista McGrath, junto con la operación de la extensión de la Línea verde, aumentará ampliamente la disponibilidad y la accesibilidad de los productos y los servicios en el área. Es probable que esto, a su vez, aumente las oportunidades de empleo presuntamente para los residentes locales, según lo previsto en el estudio GM de MassDOT. Además, aumentará el acceso al espacio verde. Todas estas mejoras derivarán en una mejor salud mental y física, y en la cohesión social, debido a un mayor sentido de conexión con el vecindario y sus bienes y servicios. Si bien es probable que estas iniciativas

aporten un beneficio importante para este vecindario, el potencial de desplazamiento es elevado. Por este motivo, los planes futuros deberían considerar la importante participación comunitaria en los planes de vivienda futuros, de los cuales los residentes actuales podrían beneficiarse mayormente.